

Valve control device

Publication number: DE4343325

Publication date: 1995-06-22

Inventor: ZEIDES OTTO DIPL ING (DE); SCHIRMER KLAUS
DIPL ING (DE)

Applicant: TELEFUNKEN MICROELECTRON (DE)

Classification:

- international: **B60R16/02; B60T8/36; B60R16/02; B60T8/36;** (IPC1-7): B60T8/32; B60K28/16; B60R16/00; B60T15/08; F15B9/12; F15B13/044; F15B13/08; H05K1/18; H05K7/02

- european: B60R16/02B14; B60T8/36F8

Application number: DE19934343325 19931218

Priority number(s): DE19934343325 19931218

Also published as:



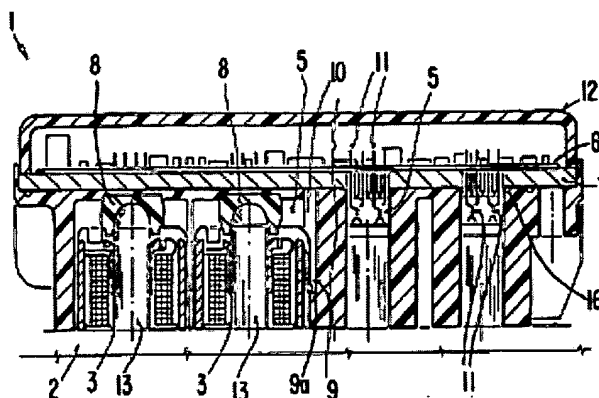
EP0658463 (A2)
US5513905 (A1)
JP7215192 (A)
EP0658463 (A3)
EP0658463 (B1)

Report a data error here

Abstract not available for DE4343325

Abstract of corresponding document: **US5513905**

A valve control device of the kind used in ABS or ASR systems as applied in motor vehicles. Such a valve control device comprises a valve block that accommodates the solenoid valves and where a solenoid is assigned to each solenoid valve. The side of a solenoid holder facing the valve block has compartments for accommodating the solenoids, there being an elastic spring element on its compartment base that presses the solenoid against the valve block. Furthermore, each solenoid has first media that, when the solenoid is introduced into this compartment, act together with second media, assigned to the compartment, as a snap latch in such a way as to prevent the solenoid from being pulled out from this compartment. The first and second media are sufficiently elastic that the solenoid can still be moved slightly in all directions in the plane perpendicular to its coil axis.



Data supplied from the **esp@cenet** database - Worldwide

THIS PAGE BLANK (Page 72)



①9 BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND



DEUTSCHES
PATENTAMT

⑫ **Offenlegungsschrift**
⑩ **DE 43 43 325 A 1**

⑳ Aktenzeichen: P 43 43 325.1
㉑ Anmeldetag: 18. 12. 93
㉒ Offenlegungstag: 22. 6. 95

㉓ Int. Cl.⁶:
B 60 T 8/32
B 60 T 15/08
B 60 K 28/16
F 15 B 9/12
F 15 B 13/044
F 15 B 13/08
B 60 R 16/00
H 05 K 7/02
H 05 K 1/18

DE 43 43 325 A 1

㉔ Anmelder:
TEMIC TELEFUNKEN microelectronic GmbH, 74072
Heilbronn, DE

㉕ Erfinder:
Zeides, Otto, Dipl.-Ing., 85120 Hepberg, DE;
Schirmer, Klaus, Dipl.-Ing., 85049 Ingolstadt, DE

㉖ Für die Beurteilung der Patentfähigkeit
in Betracht zu ziehende Druckschriften:

DE-AS	12 57 910
DE	41 33 641 A1
DE	41 04 804 A1
DE	41 00 967 A1
DE	40 13 160 A1
DE	40 01 017 A1
DE	38 13 138 A1
DE	37 42 830 A1
DE	36 13 863 A1
DE	91 12 965 U1
DE	88 15 427 U1

㉗ Ventilsteuervorrichtung

㉘ Es wird eine Ventilsteuervorrichtung beschrieben, wie sie für in Kfz eingesetzte ABS- oder ASR-Systeme Verwendung finden. Eine solche Ventilsteuervorrichtung besteht aus einem die Magnetventile aufnehmenden Ventilblock, wobei jedem Magnetventil eine Magnetspule zugeordnet ist. Die dem Ventilblock zugewandte Seite eines Magnetspulenhalters weist Schächte zur Aufnahme der Magnetspulen auf, wobei auf deren Schachtboden ein elastisches Federelement angeordnet ist, das die Magnetspule gegen den Ventilblock drückt. Ferner weist jede Magnetspule erste Mittel auf, die mit zweiten Mitteln, die dem Schacht zugeordnet sind, beim Einführen der Magnetspule in diesen Schacht als Schnappverriegelung derart zusammenwirken, daß ein Herausziehen der Magnetspule aus diesem Schacht verhindert wird. Dabei sind die ersten und zweiten Mittel derart elastisch ausgebildet, daß die Magnetspule in der Ebene senkrecht zu ihrer Spulenachse nach allen Richtungen in geringem Maß verschiebbar bleibt.

DE 43 43 325 A 1

Die folgenden Angaben sind den vom Anmelder eingereichten Unterlagen entnommen

BUNDESDRUCKEREI 04. 95 508 025/379

7/36

Die Erfindung betrifft eine Ventilsteuervorrichtung zur Steuerung eines hydraulischen oder pneumatischen Systems mit mehreren in einem Ventilblock angeordneten Magnetventilen gemäß dem Oberbegriff des Patentanspruches 1 sowie deren Verwendung in einem Kfz.

Ein ABS (Antiblockier)-System gehört heutzutage zunehmend zur Standardausrüstung eines Kraftfahrzeuges. Hierbei kann das Bremsverhalten jedes Rades des Kraftfahrzeuges über ein diesem Rad zugeordnetes Einlaß- und Auslaßventil gesteuert werden, so daß insgesamt 8 Magnetventile ein hydraulisches System bilden. Zusätzlich können noch weitere Magnetventile für ein ASR (Antischlupfregelung)-System vorgesehen werden. Die Steuerung dieser Magnetventile erfolgt über Magnetspulen mittels einer Steuerelektronik, die in der Regel in der Fahrgastzelle des Kraftfahrzeuges untergebracht ist. Nachteilig ist der dabei erforderliche Kabelbaum zur Verbindung der Magnetspulen mit der Steuerelektronik. Die Magnetspulen werden auf die auf dem Ventilblock angeordneten Ventildome geschoben, wobei die Magnetspulen selbst von einem Spulenhalter aufgenommen werden. Da die Lage der Magnetspulen durch die Ventildome vorgegeben ist, muß der Spulenhalter eine hohe Paßgenauigkeit für die Magnetspulen aufweisen. Ferner muß der Spulenhalter auch gewährleisten, daß ein ausreichender Magnetschluß zwischen jeder Magnetspule und dem Ventilblock sichergestellt ist, um ein sicheres Ansprechen der in den Ventildomen sich bewegenden Ventilnadeln zu gewährleisten.

Die Aufgabe der vorliegenden Erfindung besteht demnach darin, eine Ventilsteuervorrichtung der eingangs genannten Art anzugeben, die einfach und damit kostengünstig herzustellen ist und gleichzeitig einen sicheren Magnetschluß zwischen jeder Magnetspule und dem Ventilblock gewährleistet.

Diese Aufgabe wird durch die kennzeichnenden Merkmale des Patentanspruches 1 gelöst, wonach auf der dem Ventilblock abgewandten Seite des Magnetspulenhalters eine Leiterplatte zur Aufnahme der Steuerelektronik vorgesehen ist, so daß hierdurch ein Kabelbaum entfällt. Ferner trägt die dem Ventilblock zugewandte Seite des Magnetspulenhalters Schächte zur Aufnahme der Magnetspulen, deren Tiefe ungefähr der Länge der Magnetspulen entspricht. Ferner ist auf dem Schachtboden jedes Schachtes ein elastisches Federelement angeordnet, das die Magnetspule gegen den Ventilblock drückt. Schließlich weist jede Magnetspule erste Mittel auf, die mit dem Schacht zugeordneten zweiten Mittel beim Einführen der Magnetspule in den Schacht als Schnappverriegelung derart zusammenwirken, daß ein Herausziehen der Magnetspule aus dem Schacht verhindert wird, wobei die ersten und zweiten Mittel derart elastisch ausgebildet sind, daß die Magnetspule in der Ebene senkrecht zu ihrer Spulenchse nach allen Richtungen in geringem Maß verschiebbar bleibt.

Durch die elastischen Federelemente wird gewährleistet, daß die Magnetspulen ständig gegen den Ventilblock gedrückt werden, wodurch ein ausreichend hoher Magnetschluß sichergestellt ist. Mit den durch die ersten und zweiten Mittel beweglich gehaltenen Magnetspulen werden Maßdifferenzen zwischen den Schächten in bezug auf die Abstände der Ventildome ausgeglichen, so daß der Spulenhalter keine so hohe Maßgenauigkeit in bezug auf die Schachtabstände aufweisen muß.

Nachdem die Leiterplatte auf den Spulenhalter montiert ist, werden die Magnetspulen so in die Schächte des

Spulenhalters eingeführt, daß deren Anschlußdrähte direkt auf die Leiterplatte geführt werden, um dort eine entsprechende Lötverbindung zu bilden.

Eine besonders vorteilhafte Ausbildung der ersten und zweiten Mittel besteht darin, daß die ersten Mittel aus mehreren elastischen, einseitig an der Magnetspule befestigten Haltefingern bestehen, an deren freien Enden jeweils eine Rastnase angeordnet ist, die beim Einführen der Magnetspule in den Schacht federnd in eine als zweites Mittel ausgebildete, am Umfang des Schachtes angeordnete Nut einrastet. Vorzugsweise kann dabei der Haltefinger an der am Schachtboden anliegenden Stirnfläche der Magnetspule befestigt sein und eine Länge aufweisen, die ungefähr der halben Länge der Magnetspule entspricht.

Die erfindungsgemäße Ventilsteuervorrichtung kann mit Vorteil in einem ABS- oder ASR-System eines Kraftfahrzeuges eingesetzt werden.

Im folgenden soll die Erfindung anhand eines Ausführungsbeispiels im Zusammenhang mit den Zeichnungen dargestellt und erläutert werden. Es zeigen:

Fig. 1 eine Draufsicht auf eine Steuervorrichtung gemäß der Erfindung mit einer Anordnung aus 8 Magnetspulen,

Fig. 2 eine Schnittdarstellung der Steuervorrichtung nach Fig. 1,

Fig. 3 eine Explosionsdarstellung aus Magnetspule, Federelement und zugeordnetem Ventildom der Steuervorrichtung nach Fig. 1,

Fig. 4 eine Schnittdarstellung des Federelementes nach Fig. 3,

Fig. 5 eine Schnittdarstellung eines Spulenschachtes mit dazugehöriger Magnetspule beim Einführen dieser Magnetspule in den Spulenschacht,

Fig. 6 eine Schnittdarstellung des in dem Spulenschacht nach Fig. 5 verwendeten Federelementes und

Fig. 7 eine Draufsicht auf eine Magnetspule mit Haltefingern und Anschlußdrähten.

In den Zeichnungen sind gleiche bzw. funktionsgleiche Teile bzw. Bauelemente mit den gleichen Bezugszeichen versehen.

Die in Fig. 1 und 2 dargestellte Ventilsteuervorrichtung enthält 8 Magnetspulen, die von einer auf einer Leiterplatte 6 angeordneten Steuerelektronik gesteuert werden. Eine solche Ventilsteuervorrichtung wird in ABS- bzw. ASR-Regelungen eingesetzt. Die genannten 8 Magnetspulen sind in zwei parallelen Reihen zu je 4 Magnetspulen angeordnet, wobei jeweils zwei gegenüberliegende Magnetspulen ein Auslaß- bzw. Einlaßventil einer einem Rad eines Fahrzeuges zugeordneten Bremse steuert.

Nach Fig. 2 besteht die Ventilsteuervorrichtung 1 aus einem Spulenhalter 4, der zwecks Aufnahme der Magnetspulen 3 acht Spulenschächte 5 aufweist. Als Magnetspulen 3 werden Ringspulen mit einer Mittelbohrung 3a verwendet (vgl. Fig. 3), wobei nach Fig. 5 eine solche Magnetspule 3 mit einer Drahtwicklung 3b und einem Ringjoch 3c aufgebaut sowie mit einer Vergußmasse 3d vergossen ist. Solche Magnetspulen 3 werden in die Schächte 5 des Spulenhalters 4 eingesetzt, wobei gleichzeitig die Anschlußdrähte 11 in Durchgangsbohrungen 16, die zwischen gegenüberliegenden Schächten 5 in der Ebene des Schachtbodens 5a angeordnet sind (vgl. Fig. 1 und 5), eingefädelt werden. Ein derartig montierter Spulenhalter 4 wird so auf einen die Ventile tragenden Ventilblock 2 gesetzt, daß die Ventildome 13 in die Mittelbohrungen 3a der Magnetspulen 3 reichen und diese Magnetspulen 3 so formschlüssig auf dem

Ventilblock aufsitzten, daß zwischen dem Ringjoch 3c der Magnetspulen 3 und dem Ventilblock 2 ein optimaler Magnetschluß zustande kommt (vgl. Fig. 2 und 3).

Um ein sicheres Andrücken der Magnetspule 3 auf den Ventilblock 2 sicherzustellen, wird zwischen der Magnetspule 3 und dem Schachtboden 5a ein Federelement 8 angeordnet, wie dies aus den Fig. 2, 3 und 5 zu ersehen ist. Nach den Fig. 2, 3, 4 und 5 ist dieses Federelement 8 als elastische Haube ausgebildet, kann jedoch auch, wie es in Fig. 6 gezeigt ist, als elastische Hülse ausgeformt sein. Ist der Spulenhalter 4 mit dem Ventilblock 2 zusammengebaut, wie es in Fig. 2 dargestellt ist, übt dieses elastische Federelement 8 ständig einen Druck auf die Magnetspule 3 aus, so daß deren Ringjoch 3c formschlüssig mit dem Ventilblock 2 verbunden ist. Die Magnetspule 3 weist neben den schon genannten Teilen 3b, 3c und 3d gemäß den Fig. 5 und 7 eine Haltespinne 9b auf, an die gleichmäßig am Umfang der Magnetspule verteilte Haltefinger 9 angeflanscht sind. Diese Haltespinne 9b ist auf derjenigen Stirnseite der Magnetspule 3 angeordnet, die über das elastische Federelement 8 in Kontakt mit dem Schachtboden 5a kommt (vgl. auch Fig. 3). Die an jeder Magnetspule 3 vorgesehenen vier Haltefinger 9 verlaufen parallel zur Längsachse der Magnetspule und sind einendig an der Stirnseite befestigt und verlaufen nahezu parallel zur Mantelfläche des Ringjoches 3c. Dadurch wird der eigentliche äußere Durchmesser d der Magnetspule 3 an den Stellen, wo die Haltefinger 9 angebracht sind, auf einen Durchmesser D vergrößert (vgl. Fig. 5 und 7). Um eine solche Magnetspule 3 in einen Schacht 5 einführen zu können, weist dieser im Bereich der Haltefinger 9 an den Schachtwänden Aussparungen auf, so daß in diesem Bereich der lichte Durchmesser des Schachtes 5 dem durch die Haltefinger 9 vorgegebenen Durchmesser D entspricht. Beim Einführen der Magnetspule 3 in den Schacht 5 stößt nun die nach außen am freien Ende des Haltefingers 9 angebrachte Rastnase 9a an den Rand des Schachtes 5 an. Da die Haltefinger 9 elastisch sind, wird die Rastnase 9a beim weiteren Einführen der Magnetspule 3 an die Mantelfläche der Magnetspule gedrückt. Ist nun die Magnetspule 3 vollständig in den Schacht 5 eingeführt, kann sich der Haltefinger 9 mit der Rastnase 9a in einer ebenfalls in der Schachtwand angeordneten Nut 10 entspannen. Im eingebauten Zustand der Magnetspule stößt somit die Rastnase an das Ende der Nut 10, so daß ein selbständiges Herausfallen der Magnetspule aus dem Schacht 5 verhindert wird, wie dies auch aus Fig. 2 zu ersehen ist.

Der wesentlichste Vorteil der Haltefinger 9 im eingebauten Zustand der Magnetspulen 3 besteht darin, daß diese in senkrechter Richtung zu ihrer Längsachse in geringem Maße aufgrund der elastischen Haltefinger 9 verschiebbar sind. Dadurch werden zwischen dem Ventilblock 2 und dem Spulenhalter 4 auftretende Maßungenauigkeiten ausgeglichen, bzw. der Spulenhalter 4, insbesondere die Spulenschächte 5, müssen keine so großen Paßgenauigkeiten aufweisen. Somit paßt sich die Lage der Magnetspulen 3 an diejenige der Ventildome 13 des Ventilblockes 2 an.

Jede Magnetspule weist zwei Anschlußdrähte 11 auf, die durch entsprechende Durchgangsbohrungen 16 im Bereich des Schachtbodens des Spulenhalters 4 auf die Leiterplatte 6 geführt sind, um dort verlötet zu werden (vgl. Fig. 2). Dabei sind die Durchgangsbohrungen 16 von jeweils zwei gegenüberliegenden Magnetspulen, die jeweils in einer Reihe der Magnetspulen anordnungen liegen, in einer Reihe zusammengefaßt, wie es in

Fig. 1 dargestellt ist.

Auf der die Leiterplatte 6 tragenden Seite des Spulenhalters 4 ist auf einer Längsseite auch eine Steckerleiste 15 über Anschlußleitungen mit der Leiterplatte verbunden. Da diese Steuervorrichtung 1 im Motorraum angeordnet werden kann, wird die Verbindung zu einer im Fahrgastraum angeordneten Zentralelektronik mittels eines Verbindungskabels hergestellt, dessen Stecker von einem an den Spulenhalter 4 angeflanschten Steckerschacht 14 aufgenommen und zentriert wird (vgl. Fig. 1). Da üblicherweise die Steuerelektronik für die Magnetventile ebenfalls im Fahrgastraum untergebracht sind, entfällt nunmehr, da die die Steuerelektronik tragende Leiterplatte 6 ebenfalls von dem Spulenhalter 4 aufgenommen wird, eine Kabelverbindung.

Nach Fig. 2 kann die Leiterplatte 6, eine flexible Leiterplatte, verwendet werden, die dann von einer Grundplatte 7 getragen wird. Eine solche Grundplatte 7 besteht vorzugsweise aus Aluminium. Schließlich wird die die Leiterplatte 6 tragende Seite des Spulenhalters 4 mit einem haubenförmigen Deckel 12 abgedeckt, der somit zusammen mit dem Spulenhalter 4 ein vollständiges Gehäuse bildet.

Beim Einsatz einer solchen beschriebenen Ventilsteuervorrichtung in einem Kraftfahrzeug, muß diese fahrtauglich, d. h., insbesondere gegen den Eintritt von Feuchtigkeit geschützt werden. Hierzu wird die Ventilsteuervorrichtung 1 gemäß Fig. 2 mit einem elastischen Material, beispielsweise Silikongel, ausgegossen, wodurch alle verbleibenden Hohlräume, sowohl im Bereich der Spulenschächte 5 als auch im Bereich der Leiterplatte 6 ausgefüllt werden. Durch die elastische Eigenschaft des Vergußmaterials bleibt die Beweglichkeit der Magnetspulen 3 sowohl in deren Längsrichtung als auch in senkrechter Richtung zur Längsrichtung der Magnetspulen verschiebbar.

Die erfindungsgemäße Ventilsteuervorrichtung ist nicht auf die Anwendung in ABS- und ASR-Systemen beschränkt, sondern ist überall im Kraftfahrzeug einsetzbar, wo Magnetventile zum Einsatz kommen.

Patentansprüche

1. Ventilsteuervorrichtung (1) zur Steuerung eines hydraulischen/pneumatischen Systems mit mehreren in einem Ventilblock (2) angeordneten Magnetventilen, denen jeweils eine Magnetspule (3) zugeordnet ist, die in einem Spulenhalter (4) angeordnet sind, gekennzeichnet durch folgende Merkmale:

- a) es ist eine Leiterplatte (6) vorgesehen, die auf der dem Ventilblock (2) abgewandten Seite des Spulenhalters (4) angeordnet ist und eine Steuerelektronik aufnimmt,
- b) die dem Ventilblock (2) zugewandte Seite des Spulenhalters (4) weist zur Aufnahme der Magnetspulen (3) Spulenschächte (5) auf, deren Tiefe ungefähr der Länge der Magnetspulen (3) entsprechen,
- c) zwischen jeder Magnetspule (3) und dem zugehörigen Spulenschachtboden (5a) ist ein elastisches Federelement (8) angeordnet, das die Magnetspule (3) gegen den Ventilblock (2) drückt,
- d) jede Magnetspule (3) weist erste Mittel (9, 9a, 9b) auf, die mit dem Spulenschacht (5) zugeordneten zweiten Mittel (10) beim Einführen der Magnetspule (3) in den Spulenschacht (5) als Schnappverriegelung derart zusammen-

wirken, daß ein Herausziehen der Magnetspule (3) aus dem Spulenschacht (5) verhindert wird und

e) die ersten und zweiten Mittel (9, 9a, 9b, 10) sind derart elastisch ausgebildet, daß die Magnetspule (3) in der Ebene senkrecht zu ihrer Spulenachse (13) nach allen Richtungen in geringem Maße verschiebbar bleibt.

2. Ventilsteuervorrichtung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die Anschlußdrähte (11) der Magnetspule (3) direkt auf die Leiterplatte (6) geführt werden.

3. Ventilsteuervorrichtung nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, daß die ersten Mittel (9, 9a, 9b) aus mehreren elastischen, einseitig an der Magnetspule (3) befestigten Haltefingern (9) bestehen, an deren freien Enden jeweils eine Rastnase (9a) angeordnet ist, die beim Einführen der Magnetspule (3) in den Spulenschacht (5) federnd in eine als zweites Mittel ausgebildete, am Umfang des Spulenschachtes (5) angeordneten Nut (10) einrastet.

4. Ventilsteuervorrichtung nach Anspruch 3, dadurch gekennzeichnet, daß die Haltefinger (9) an der dem Spulenschachtboden (5) zugewandten Stirnfläche der Magnetspule (3) befestigt ist und eine Länge aufweist, die ungefähr der halben Länge der Magnetspule (3) entspricht.

5. Verwendung einer Ventilsteuervorrichtung nach einem der vorangehenden Ansprüche für ein ABS (Antiblockierschutz)-System und/oder ein ASR (Antischlupfregelung)-System eines Kraftfahrzeuges.

Hierzu 3 Seite(n) Zeichnungen

35

40

45

50

55

60

65

- Leerseite -

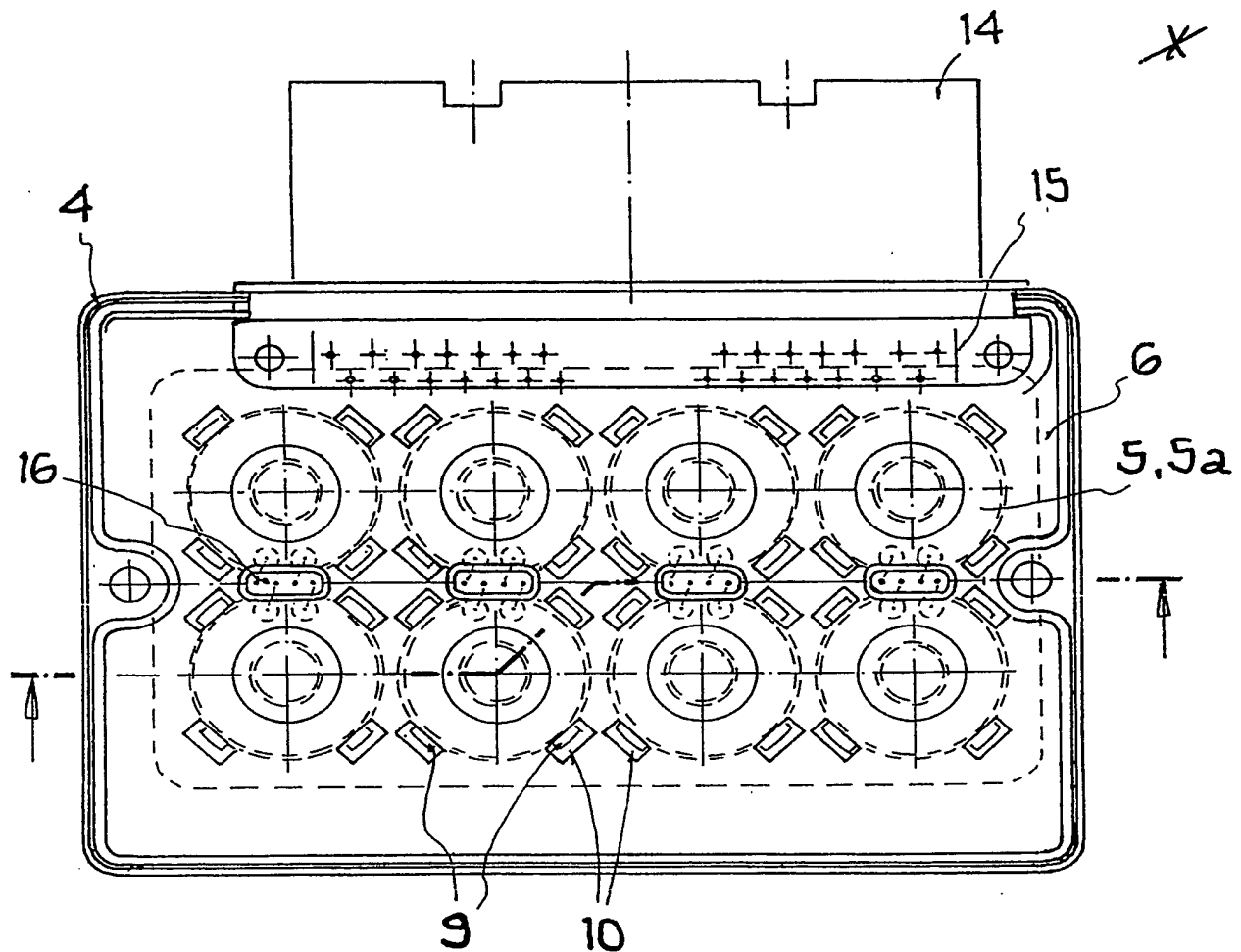
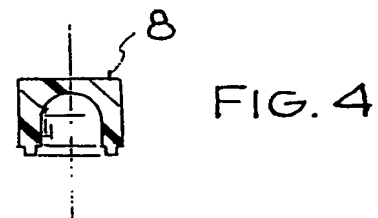
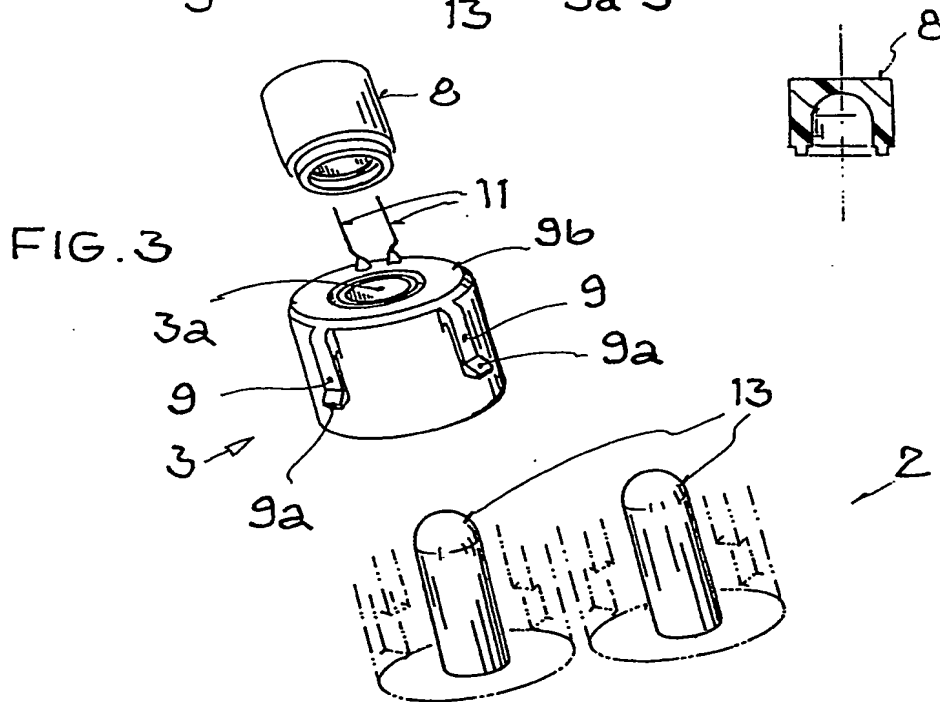
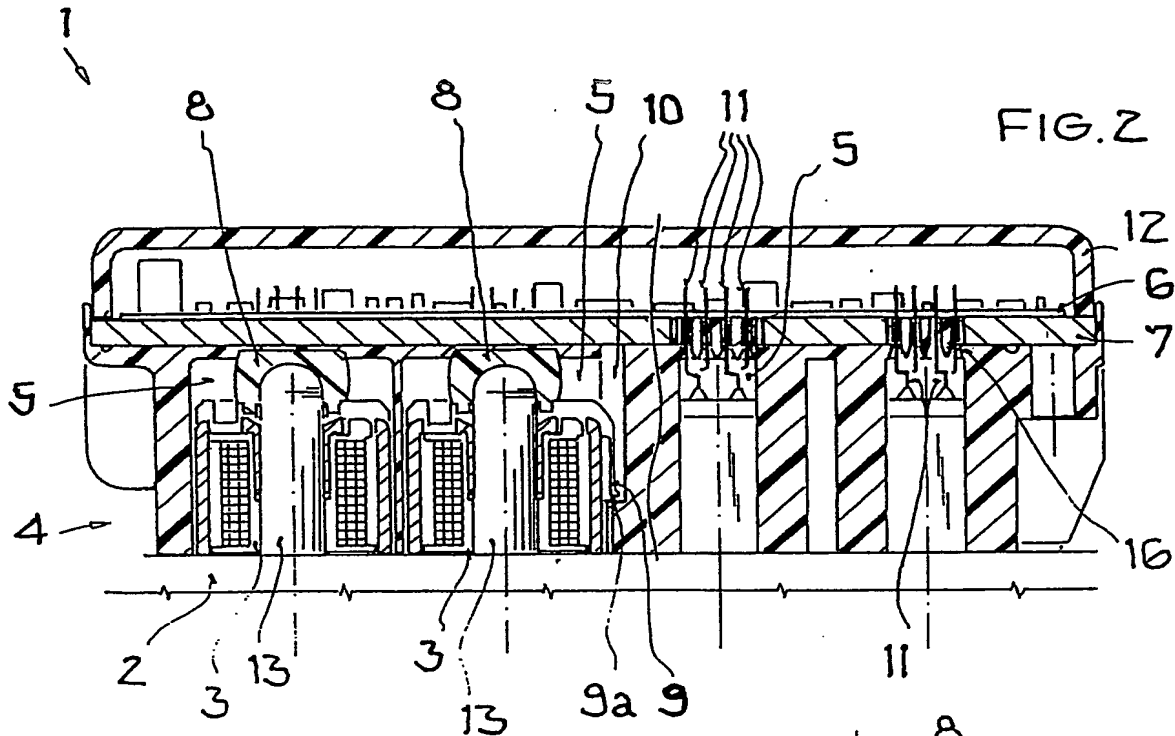


FIG. 1



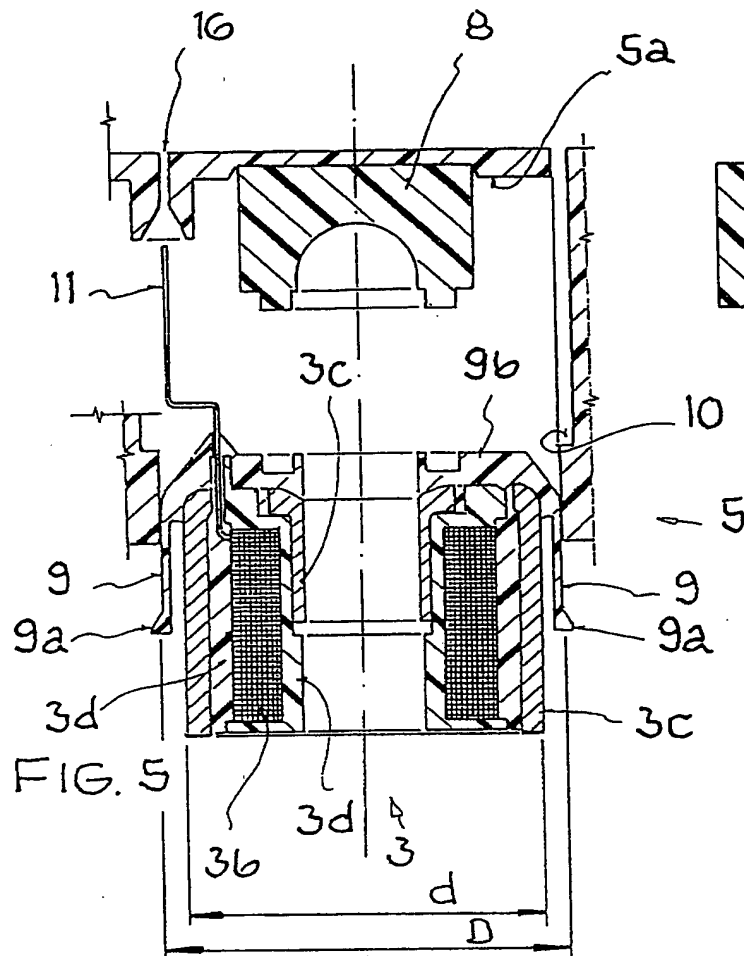


FIG. 5

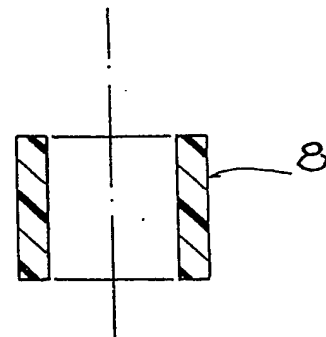


FIG. 6

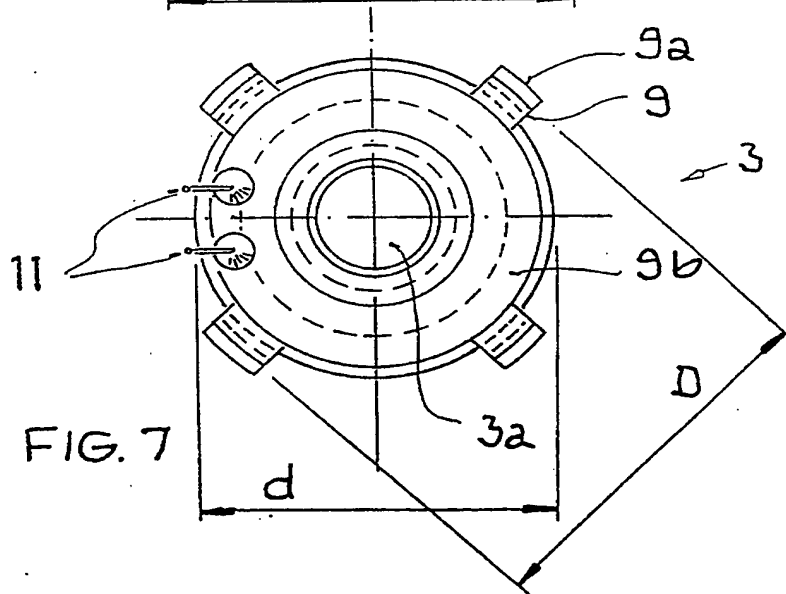


FIG. 7